平成９年神審第５４号
交通船六甲丸運航阻害事件

言渡年月日　平成１１年５月２７日
審　判　庁　神戸地方海難審判庁（佐和　明、米原健一、西林　眞）
理　事　官　岸　良彬

損　　害
なし

原　　因
燃料油系統の水抜きフィルタの点検不十分

主　　文
　本件運航阻害は、燃料油系統の水抜きフィルタの点検が不十分であったことによって発生したものである。
　受審人Ａを戒告する。

理　　由
　（事　実）
船舶の要目
船 種 船 名　交通船六甲丸
全　　長　１１．７０メートル
機関の種類　ディーゼル機関
出　　力　１３９キロワット

受　審　人　Ａ
職　　名　六甲丸船長
海 技 免 状　四級小型船舶操縦士

事件発生の年月日時刻及び場所
平成９年４月２３日０９時３０分
淡路島東方沖合

事実の経過
　六甲丸は、昭和５９年１０月に建造された船尾船橋型のＦＲＰ製交通船で、平成３年４

月に主機を換装し、新たにＢ株式会社が製造した逆転減速機付きのディーゼル機関を装備していた。

主機の燃料油系統は、機関室両舷の船底近くにそれぞれ設けられた容量約３００リットルの船体付き燃料油タンクの各取出し弁から、ゴムホースで配管され三又金具で合流のうえ、水分除去を兼ねた一次こし器を出て、主機付きの水抜きフィルタ、燃料供給ポンプ、二次こし器を経て集合型の燃料噴射ポンプに送られるようになっていた。また、これらの燃料油タンクは、長さ２．３０メートル幅０．５７メートル側面高０．４５メートルの同形で、空気抜き管が機関室内に開口し、取出し弁はタンク底部から３センチメートルの高さに位置していたが、ドレン弁は設けられていなかった。

一方、水抜きフィルタは、主機の右舷前部に装着されており、内部の赤色のフロートが見えるよう透明ケースになっており、フロートが燃料油から分離した水分量を示す仕組みで、水分が燃料噴射ポンプに吸い込まれることのないよう、フロートがケース外周に赤色で刻まれた水抜きレベル線まで浮き上がった場合には、必ず水抜きを行うことと主機取扱説明書に記載されていた。

六甲丸は、主機換装後、半年余り稼働したのち、前船主の事情で神戸港第２区の通称生田川尻岸壁の定係地に係船していたところ、Ａ受審人が趣味としての魚釣りの目的で購入することとなり、本船を管理していたＲ株式会社（以下「Ｒ社」という。）によって、船体の塗装及びプロペラの新替えが引渡し前に施工されたが、機関関係については、運転時間が少なかったことから、現状のままで整備は行われなかった。

Ａ受審人は、同９年４月１０日本船の引渡しに当たり、Ｒ社から操舵室内の計器類、機関の操作方法などの説明を受けたのち、定係地を離れて１０分間ばかりの試運転に立ち会い、その後、仲間２人とともに、神戸港内で１時間程度主機を回転数毎分２，０００まで上げて、習熟運転を行って発航地に帰着した。

ところで、本船は、両舷の燃料油タンクにそれぞれ約半量の軽油が入ったままの状態で約５年間係船されていたため、その間に同タンク内の空気中の水分が結露してタンク底部にドレンとして滞留する状態となっており、試運転及び習熟運転の間に、燃料油中に混入していた水分が水抜きフィルタで分離され、同フィルタ内のフロートが水抜きレベル線近くまで浮き上がる状況となっていた。

Ａ受審人は、同月２３日に友人と淡路島沖での魚釣りを計画し、本船購入後２回目の航海に出ることとなり、前日に取引先の給油所に依頼して残油に追加して軽油を補給し、両舷燃料油タンクを満タンとしておいた。ところが、同人は、２３日０６時３０分ごろに本船に到着したあと、主機の始動に当たり、前回の試運転及び習熟運転が良好だったので大丈夫と思い、燃料油系統の水抜きフィルタを点検しなかったので、同フィルタに多量の水分が滞留していることに気付かないまま、同時３５分主機を始動した。

六甲丸は、Ａ受審人ほか１人が乗り組み、友人３家族を含む９人の同乗者を乗せ、淡路島仮屋漁港沖合において魚釣りをする目的で、同日０７時０５分定係地を発し、神戸港第

１航路を出て、和田岬から主機を回転数毎分２，２００の全速力にかけて航行中、水抜きフィルタ内の水分が水抜きレベル線を越えて増え続けるようになったものの、燃料噴射ポンプに吸い込まれるまでに至らず、０８時３０分同島津田ノ鼻沖に投錨して魚釣りを始めた。

その後、Ａ受審人は、同所での釣果が思わしくなく、北寄りの風が強くなってきたこともあって、神戸市の須磨海釣り公園付近に移動することとしたが、依然として水抜きフィルタの状況に気付かないまま主機を始動した。

こうして、本船は、０９時２５分前示投錨地点を発進し、主機を回転数毎分２，０００に上げて、釣り場を移動中、水抜きフィルタ内の水分が満杯となって燃料噴射ポンプに吸い込まれ、０９時３０分仮屋港南防波堤灯台から真方位１６７度３５０メートルばかりの地点において主機が自停した。

当時、天候は晴で風力４の北北西風が吹き、海上には白波が立っていた。

Ａ受審人は、燃料油タンクを一杯にしておいたのに、なぜ主機が停止したか分からず、数回再始動を試みたものの果たせず、本船が風下に流される状況になったことから、１０時ごろ携帯電話で警察に電話し、海上保安部に救助を依頼してくれるよう頼んだ。

自力航行が不能となった本船は、連絡の取れた神戸海上保安部に漂流地点を通報し、同保安部の指示で１０時２０分に錨泊したのち、付近を通りかかった漁船に曳航され、１１時００淡路島釜口漁港に引き付けられた。

Ａ受審人は、主機メーカーを介して地元の業者に修理を依頼し、同漁港で燃料油配管系統の排水措置を行うとともに、同業者から水抜きフィルタの取扱いや燃料系統の空気抜き方法を教えてもらい、主機が始動できるようになったので、神戸港の定係地に自力で帰着した。

（原　因）

本件運航阻害は、主機を始動するに当たり、燃料油系統の水抜きフィルタの点検が不十分で、燃料油タンク中の結露した水分で同油配管系統の同フィルタが満杯となり、水分が燃料噴射ポンプに吸い込まれたことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は、主機を始動する場合、燃料油中に混入した水分が水抜きフィルタを越えて燃料噴射ポンプへ送られ、運転中主機が停止することのないよう、主機取扱説明書を参考にし、水抜きフィルタを点検すべき注意義務があった。ところが、同人は、購入時の試運転及び習熟運転が良好であったので大丈夫と思い、水抜きフィルタを点検しなかった職務上の過失により、同フィルタ内の水量が増えていることに気付かないまま運転を続け、満杯となった水分が燃料噴射ポンプに吸い込まれて主機の自停を招き、自力航行が不能となるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条

第１項第３号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。